



Valérie OPPELT

Députée de Nantes

Rapport

Atelier sur le projet de loi d'orientation des mobilités

Lundi 3 décembre 2018

Nantes

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PARTICIPATION

I. Améliorer les infrastructures de transports dans nos territoires

1. Pour une politique globale d'aménagement du territoire
2. Le transport de marchandises
3. L'organisation entre les collectivités territoriales

II. Une politique des mobilités incluant les personnes en situation contrainte (handicap, vieillesse...)

III. Les solutions alternatives pour une mobilité durable

IV. Concilier le travail et la mobilité

CONCLUSION

Annexe 1 : Projet de location de véhicules électriques pour le trajet domicile-travail –
M. Jean-Luc Losfeld

INTRODUCTION

Notre pays connaît une politique des transports qui prend ses racines dans la loi d'organisation des transports intérieurs du 30 décembre 1982. Or, des évolutions importantes ont eu lieu depuis et il est apparu indispensable de repenser la politique des mobilités en s'appuyant sur de nouvelles données :

- Augmentation du nombre de voyageurs ;
- Extension considérable du réseau ferré et des infrastructures routières ;
- Modification des usages (co-voiturage, vélo, trottinette...) ;
- Décentralisation / redistribution des compétences de transport ;
- Transformation numérique.

Un projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) a été présenté en Conseil des ministres le 26 novembre 2018 par la ministre chargée des transports, Elisabeth Borne, suite à une grande phase de concertation.

Ainsi, les Assises nationales de la mobilité, qui ont eu lieu de septembre à décembre 2017, ont permis de rassembler plusieurs centaines d'élus, d'opérateurs, d'entreprises dont de nombreuses startups, d'experts et de citoyens usagers des transports dans les groupes de travail nationaux et dans les ateliers territoriaux afin de recenser les besoins en termes de déplacements et les solutions émergentes.

Ces Assises ont permis de rassembler les acteurs concernés dans plus de 60 réunions - ateliers territoriaux. Environ 2 500 propositions et 25 000 votes ont été enregistrés sur la plateforme participative. Plus de 400 réunions des groupes de travail thématiques et de l'innovation réunissant près de 600 spécialistes de tous horizons ont pu avoir lieu. Enfin, près de 200 contributions écrites ont été envoyées.

Le Conseil d'orientation des infrastructures, la poursuite des concertations et du dialogue avec les acteurs des mobilités, la tenue des Assises de l'Outre-mer, des Assises de l'aérien et des concertations spécifiques sur le fret et la logistique ont permis de rédiger des dispositions législatives ambitieuses.

Ce projet de loi d'orientation des mobilités a été déposé sur le bureau du Sénat le 26 novembre 2018 et sa première lecture commencera dans les prochaines semaines.

Afin de poursuivre dans un esprit de co-construction et pour alimenter mes travaux en amont de l'examen de la loi d'orientation des mobilités, j'ai voulu organiser à Nantes un atelier participatif réunissant quarante-cinq acteurs pour soulever les points faibles de notre politique des mobilités et faire des propositions concrètes.

Représentants de syndicats, de chambres consulaires, d'associations, chefs d'entreprises, salariés, citoyens ou retraités, tous ont participé à ce travail indispensable pour le bon fonctionnement de notre démocratie.

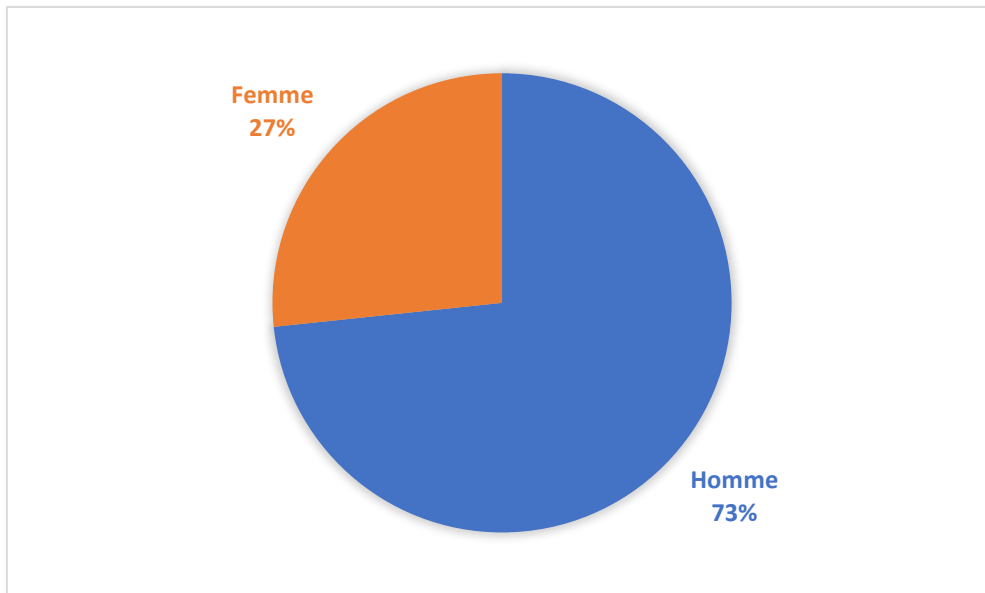
Cet atelier fait suite à celui que j'ai organisé le 26 mars 2018 sur l'attractivité des villes et au cours duquel nous avons travaillé sur les thématiques liées aux commerces, à la mobilité, au logement, à la propreté et la sécurité ainsi qu'au tourisme et au patrimoine.

Ce rapport est la juste restitution des propos qui ont été tenus le 3 décembre 2018 autour de quatre thématiques :

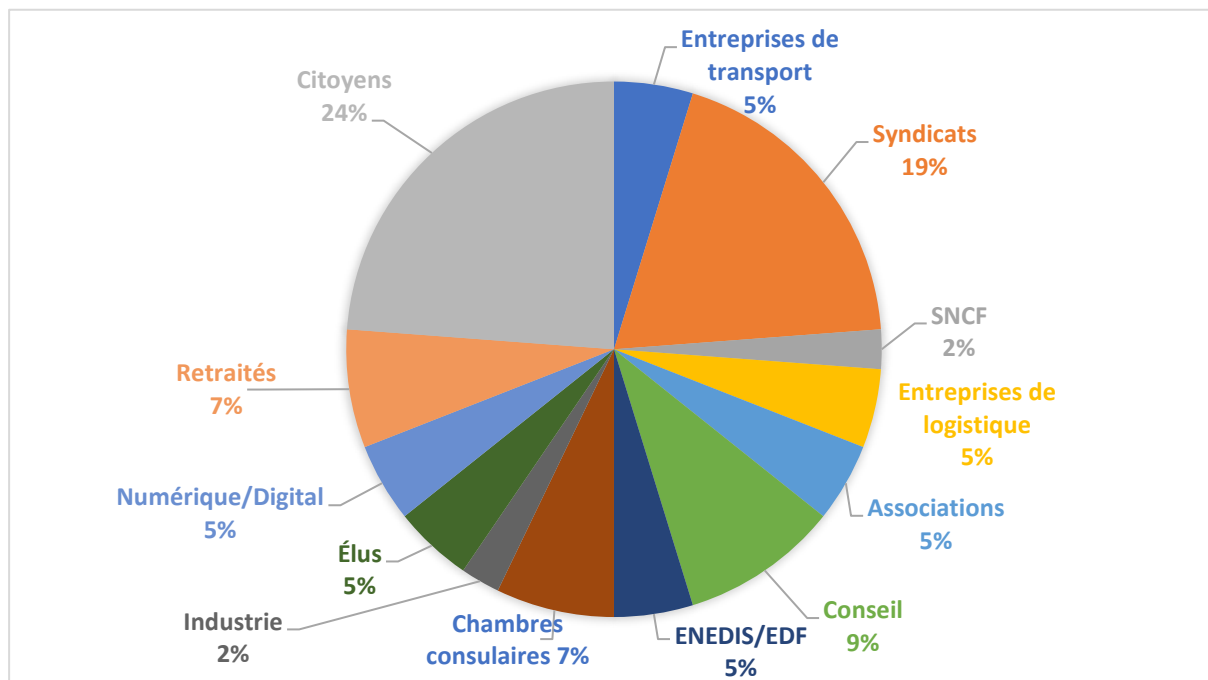
- **Les infrastructures des transports dans nos territoires**
- **Les solutions alternatives pour une mobilité plus propre**
- **Concilier travail et mobilité**
- **Une politique des mobilités incluant les personnes en situation contrainte**

PARTICIPATION

- Répartition des participants selon le genre



- Répartition des participants selon leur secteur d'activité



I. Améliorer les infrastructures de transports dans nos territoires

S'agissant de la qualité du service ferroviaire, le chemin de fer périurbain français connaît un retard conséquent en termes de réseaux et de fréquences si l'on compare nos infrastructures à celles de l'Allemagne ou du Royaume-Uni.

La qualité du service n'est pas satisfaisante, les annulations et les retards dus au réseau technique sont fréquents.

Du fait de ces risques de retard et d'annulation, les utilisateurs se privent parfois de ce moyen de transport. De plus, il n'existe que très peu de trains hors heures de pointe, ce qui n'incite pas les personnes à opter pour ce mode de transport pour se rendre ponctuellement à des rendez-vous dans la journée (au risque de devoir sacrifier une journée pour voyager).

La politique des transports a privilégié depuis de nombreuses années la voiture au détriment du train.

Pour limiter le trafic aux abords des villes, le choix de certains aménagements routiers notamment pour les entrées et sorties des agglomérations (rétrécissement sur une voie) provoquent des ralentissements et donc de la pollution. Par exemple, à Nantes, la politique de la ville veut inciter à l'abandon de la voiture mais les conséquences environnementales et le besoin en transports en commun n'ont pas été suffisamment pris en considération en amont.

1. Pour une politique globale d'aménagement du territoire

Constat

Lorsque les parkings des gares situées dans les zones rurales et péri-urbaines sont sous-dimensionnés, un certain nombre de personnes sont dissuadées de prendre le train. Elles privilégient alors leur voiture.

Par ailleurs, l'aménagement d'un quartier en logements ou en bureaux devrait automatiquement engendrer une réflexion sur les modes de transport existant et la mobilité réelle dans ce quartier. Ne pas anticiper le trafic routier futur ni les transports en commun indispensables pour fluidifier le réseau ne doit plus être possible.

Strasbourg connaît sept lignes de tramways. Cette ville est citée comme exemple pour sa bonne anticipation des besoins et du réseau de transports.

Au contraire, l'on continue de créer des zones sans aménagement urbain ni de transports suffisants. Par exemple, dans la métropole nantaise :

- Futur MIN → pas de nouvelle ligne de train prévue à Nantes ;
- Aéroport de Nantes-Atlantique → n'est pas desservi par le tramway (l'une des seules villes d'Europe dans ce cas) ;
- Futur CHU → accès à l'île de Nantes difficile (nouvelle ligne de tramway conditionnée par la construction d'un pont).

Propositions

- o La loi LOM doit obliger les décideurs à faire le lien entre urbanisme et transport pour toute construction.
- o Il est urgent de mettre en place une politique globale des territoires englobant urbanisme et transport.

2. Le transport de marchandises

Constat

S'agissant de la mobilité des marchandises, la problématique concerne essentiellement le dernier kilomètre. Celui-ci relève de la responsabilité de la collectivité territoriale.

Avec le développement de l'e-commerce, les marchandises doivent absolument être prises en compte dans les questions d'aménagement des territoires et de mobilité.

95% des transports sont effectués par camion. La grande distribution mutualise des camions pour rationaliser les déplacements. Or, un retard de marchandises entraîne une nette réduction de marge. Il est donc impossible de prendre le risque du fret pour la grande distribution.

Par ailleurs, il est difficile pour les entreprises de fret ferroviaire de gagner de l'argent car ni le marché ni l'infrastructure ne le permette véritablement.

Propositions

- o S'appuyer sur le fluvial comme le fait Paris. Les déplacements longs posent de sérieux problèmes car le transport par rail/route, en plus de ne pas être dans la culture française, est de mauvaise qualité.
- o Aménagement de l'infrastructure pour le dernier kilomètre. Il faut penser l'intermodalité (passages d'un mode de transport à un autre).
- o **Investir dans le fret** pour commencer à limiter le transport par camion.

○ **La livraison urbaine** → les transporteurs ne sont pas friands du dernier kilomètre jusqu'au centre-ville (dangers, bouchon, PV...) Les pouvoirs publics doivent reprendre la main et faire construire des centres logistiques (ils existent à la Rochelle pour l'hypercentre). Il est alors obligatoire de déposer les marchandises dans ces centres logistiques. La plateforme logistique peut être mixte (train, route). L'inter-modalité doit être une des clés dans ce système sans oublier les voies d'eau lorsque c'est possible.

○ Imposer des transporteurs électriques pour le centre-ville ; développer le transport de marchandises via des véhicules et des vélos électriques à remorque avec des parcours optimisés.

3. L'organisation entre les collectivités territoriales

Constat

Actuellement, les politiques de mobilité ne sont pas coordonnées et les territoires dans leur diversité font face à une offre de transport inadaptée.

Propositions

○ Amplifier le recours aux syndicats mixtes de transport SRU : il faut encourager les autorités organisatrices de transports (AOT) urbaines et non urbaines à s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport. Le but est de rendre les différents réseaux existants complémentaires, plus performants et plus attractifs pour les usagers.

○ Préférer l'échelon local (Métropole ou Région) pour que les réponses apportées aux soucis de mobilité répondent au mieux aux besoins des usagers.

○ Le département doit disparaître pour plus de lisibilité.

○ Élargir l'offre de parkings à l'entrée des grandes villes.

○ Augmenter le nombre de zones de co-voiturage.

○ Communiquer sur l'offre de transport alternatif à la voiture. Mauvaise connaissance des habitants sur les possibilités offertes dans leur territoire.

○ Utiliser la carte bleue via le sans-contact pour l'achat d'abonnement ou de tickets transports (facilité d'utilisation notamment pour les touristes).

FOCUS

Projet LUNATRAIN/LUNAJET

Par Eric Boisseau et Aymeric Gillaizeau

Vers la renaissance des trains de nuit.

LUNATRAIN/LUNAJET est un projet pour la remise en route des trains de nuit européens.

Une réunion aura lieu fin janvier 2019 à l'Assemblée nationale à ce sujet.

L'hypothèse à vérifier est que ce modèle économique pérenne pourrait se trouver dans la combinaison de coupons de wagons fret et de coupons de voitures voyageurs pour remplir toute la capacité disponible (tonnage et longueur du train relativement à la vitesse maximale).

4 arguments spécifiques aux trains de nuit :

- Un certain nombre de clients sont intéressés par un produit ferroviaire qui économise (1 + 1) = 2 nuits d'hôtel (aller-retour) ;
- Le confort incomparable que procure un train par rapport à un avion ;
- 16% des clients ont peur de voler ou ne le font que s'il n'y a pas d'autre possibilité ;
- Le train de nuit peut offrir de nombreux services à bord (bagages, emporter des vélos, bistro, restauration, animation, internet ...) que les concurrents ne peuvent pas tous offrir souvent par manque de place.

2 arguments d'ordre environnemental en faveur des trains de nuit :

- Le service ferroviaire économise 70-90% d'énergie par rapport à un vol aérien domestique ;
- Les politiques contre le changement climatique figurent dans l'agenda européen et doivent être renforcées.

II. Une politique des mobilités incluant les personnes en situation contrainte (handicap, vieillesse...)

Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit notamment des tarifs réduits pour les accompagnateurs des personnes handicapées, une information plus accessible sur les transports existant et des bornes de recharge électrique accessibles aux personnes à mobilité réduite.

La ville est à repenser dans sa globalité pour les personnes en situation contrainte qui se déplacent à pied ou en fauteuil roulant. Que ce soit les lampadaires, les poubelles, les trottoirs trop hauts, les kakemonos au sol, etc., tous ces obstacles empêchent les personnes handicapées ou à mobilité réduite, les parents avec une poussette, les personnes âgées avec leurs cannes de se déplacer en toute sécurité et facilement en ville.

Par ailleurs, l'un des enjeux de la loi d'orientation des mobilités est de proposer des solutions pour faciliter les déplacements dans les territoires périurbains et pour prendre en compte les difficultés qui existent pour se déplacer en milieu rural autrement qu'avec une voiture individuelle à combustibles. Il faut pouvoir envisager tous types de solutions : des solutions privées, comme des solutions associatives.

Constat

La question de l'accessibilité est primordiale. L'accessibilité des transports et les modalités d'accès aux transports sont des enjeux importants et pour lesquels il faut des mesures fortes.

Propositions

o Mettre en place des accompagnateurs de transport dits « coachs de mobilité » en définissant un statut particulier pour ce nouveau métier à l'instar du système d'agrément qui existe pour les assistantes maternelles. Ils auraient pour rôle de conseiller et d'informer les personnes pour optimiser leurs déplacements de leurs domiciles au point d'arrivée. Ils pourraient être financés en partie avec une contribution de la collectivité.

o Mettre en place dans tous les territoires une politique de transport spécifique pour les personnes en situation de handicap.

o Mettre en place des référents géographiques à la disposition des familles qui seraient en charge de gérer des calendriers partagés pour optimiser les transports (voitures classiques, voitures spécialisées, ambulances...).

Dans le même esprit, il faudrait développer un outil de mise en relation pour optimiser les places de transport dans les véhicules affrétés par les collectivités locales ou le privé afin de les transformer en places virtuelles à la demande.

- Former les conducteurs de transports publics au langage des signes.
 - Profiter du versement mobilité versé par les entreprises (l'ancien versement transport levé par les collectivités territoriales et reversé aux sociétés de transport en commun) pour qu'une partie serve au financement de ces nouvelles activités (conseil en mobilité, coach mobilité, référent géographique) et en même temps, repenser le versement mobilité en termes de périmètre (péri-urbain).
 - Développer les structures associatives de transport coopératif, ou les sociétés coopératives et participatives de transport qui sont des modèles intéressants pour les déplacements péri-urbains. Les exemples de la SCOP Titi Floris basée à Orvault (44) et du service de transport à la demande Proxicab (44) démontrent la grande qualité et le service indiscutable que de telles structures apportent aux personnes à mobilité contrainte.
 - Élargir les services proposés par les aides à domicile en milieu rural (ADMR) en incluant un service transport / accompagnement des personnes en situation de handicap et des personnes vieillissantes.
 - Élargir les missions des services civiques en incluant un service transport / accompagnement des personnes en situation de handicap et des personnes vieillissantes, et un service conseil en mobilité.
 - Mettre en place la gratuité des parkings relais et supprimer les systèmes de cartes d'abonnement.
 - Inciter les entreprises à prévoir une mobilité pour tous.
 - Prévoir un diagnostic mobilité obligatoire à côté des diagnostics énergétiques et amiante lors de l'achat-vente d'un bien immobilier.
 - Reprendre possession des lignes ferroviaires inactives (cf. Allemagne) pour remailler les zones rurales.
 - Prévoir un état des lieux concernant l'accessibilité des gares (demande de rapport au Gouvernement).
 - Penser à la défiscalisation sur le co-voiturage.
-

III. Les solutions alternatives pour une mobilité durable

Constat

Le projet de loi LOM met l'accent sur les enjeux de la mobilité durable et encourage les alternatives à la voiture individuelle. En France, les transports à combustibles génèrent 30% des émissions de gaz à effet de serre. Afin de trouver les alternatives les plus efficaces, un certain nombre de problématiques doivent être soulevées, et doivent trouver des réponses. Il s'agit de :

- l'enjeu du premier kilomètre ;
- l'enjeu du dernier kilomètre ;
- la possibilité de faire du co-voiturage dès le départ du domicile ;
- la formation et l'accès au numérique (notamment dans le milieu rural) ;

○ Dédier des voies pour le transport collectif et le co-voiturage de manière encore plus ambitieuse que ce que prévoit le projet de loi. En effet, celui-ci indique que les collectivités locales pourront mettre en place des voies réservées au covoiturage sur les grands axes. Il faudrait pouvoir utiliser aussi les couloirs de bus par exemple ;

- Accentuer la fiscalité incitative sur les énergies propres ;
- Prévoir un réseau d'infrastructure de recharge beaucoup plus important que l'existant ;
- Travailler la mobilité multimodale.

Typiquement, le vélo et la trottinette sont deux modes de transport que l'on associe à une mobilité plus propre, la trottinette pouvant aisément être une solution pour les premier et dernier kilomètres.

Mais certains freins sont à prendre en considération lorsque l'on souhaite travailler la mobilité durable :

- L'attachement à la voiture (propriétaire).
- La multiplicité des donneurs d'ordre sur l'organisation des transports, avec des visions politiques différentes.

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) a, sur ce dernier thème, soulevé des problèmes de gouvernance territoriale dans l'attribution des marchés. Ainsi une multitude d'appels d'offre sont émis mais ne sont pas centralisés pour être traités, des services différents selon l'établissement public de coopération intercommunale concerné étant mis à contribution. En outre, la compétence transport est ouverte à tous les EPIC, ce qui pose trois problèmes :

- Un problème de cohérence ;
- Un problème d'échelle pour les investissements ;

- Un problème de coordination entre les territoires et la Région.

Propositions

- o Donner entière compétence à la Région en matière de transport, et notamment pour les appels d'offre.
 - o Autopartage : mutualiser les parcs d'autopartage de véhicules d'entreprise.
 - o Permettre le co-voiturage avec des voitures de société.
 - o Développer un transport public du futur autonome à la demande (à horizon de 10 ans).
 - o Encourager les énergies vertueuses (locales) comme le biométhane ou l'hydrogène pour les industriels.
 - o Reconfigurer le parc automobile actuel en maximisant le réemploi des véhicules et engins qui existent. Les transformer ou les recycler pour permettre une mobilité bas carbone. Réduire massivement la demande de mobilité (aménagement du territoire autour de la proximité, usages partagés). La voiture électrique de demain devrait être une voiture légère (600 kilos maximum), conçue pour une autonomie limitée et pouvant tracter une remorque chargée de batteries pour augmenter son autonomie (cf. les propositions de Julien Dossier – Quattrolibri – à ce sujet : <https://www.quattrolibri.com/>).
 - o Encourager l'expérience de la 1ère fois : gratuité des premiers trajets.
 - o Dédier des emplacements suffisants dans les trains (TGV, TER) aux vélos, trottinettes, etc.
 - o Encourager la multimodalité par l'ouverture des données de transport pour favoriser le développement de nouveaux services.
 - o Encourager le dialogue inter -AOT.
 - o Confier le sujet aux Préfectures pour éviter la multiplicité des donneurs d'ordre sur l'organisation des transports et dépolitiser les problématiques de transport.
 - o Impliquer les assureurs sur les coûts des assurances en cas de co-voiturage et pour l'usage du vélo (en plus des mesures purement fiscales).
-

FOCUS

Location de véhicules de fonction et de véhicules de services aux salariés

Les entreprises et les collectivités locales, pour les besoins de mobilité de leurs salariés, mettent à leur disposition des véhicules de fonction et des véhicules de services.

Idée : Permettre aux entreprises qui le souhaitent de louer les véhicules de services à leurs salariés en dehors du temps de travail (week-end, jours de congé).

De cette manière un ouvrier qui déploie de la fibre optique, un plombier salarié d'une entreprise, ou encore une salariée de l'Adapei pourrait rouler le soir après le travail, le week-end et les jours de congé avec sa voiture de services et ainsi revendre sa voiture personnelle.

Il serait intéressant de pouvoir tenir compte de cette démarche pour l'intégrer dans le bilan carbone des entreprises mettant en place ce système.

Pour exemple, un salarié qui conduit une voiture de services deux places, doit repasser le soir à son domicile pour prendre son véhicule personnel cinq places et aller à l'école chercher ses enfants.

Résultat :

- Trois véhicules utilisés par le ménage
- Perte de temps
- Conséquences écologiques et environnementales
- Frais supplémentaires

En changeant les règles de déduction de TVA pour les véhicules de société et en révisant la taxe sur les véhicules de société (TVS) deux places les entreprises auront tendance à acheter non plus des voitures dites commerciales deux places mais des voitures cinq places plus attrayantes pour leurs salariés le week-end et le soir.

En développant un cadre légal adéquat, cette mesure permettrait de mettre en place des gains conséquents de pouvoir d'achat pour les salariés concernés, de développer l'**attractivité** de certains métiers "manuels" pour lesquels les chefs d'entreprise mettent à disposition des véhicules de service, de rouler dans des véhicules plus récents donc moins polluants.

Il s'agit d'une mesure indolore pour le budget de l'Etat.

IV. Concilier le travail et la mobilité

Constat

Les véhicules d'entreprises représentent environ 50 % des véhicules immatriculés. Or, l'achat de véhicules électriques par les entreprises se heurtent à plusieurs obstacles :

- o des investissements plus élevés que pour des véhicules classiques et donc une fiscalité en valeur absolue plus élevée ;
- o des complications sur le calcul des avantages en nature ;
- o des remboursements des consommations d'électricité au domicile difficile à calculer ;
- o la prise en compte de l'électricité utilisée pour la charge dans l'entreprise elle aussi compliquée à calculer ;
- o l'égalité de traitement des agents en fonction de leur véhicule (électrique ou pas) ;
- o la nécessité absolue d'investir dans des infrastructures de charge.

Propositions

Il apparaît primordial de donner les moyens aux entreprises de mettre en place des mesures facilitant la mobilité de leurs salariés et en même temps assurant une diminution de l'impact de nos conditions de travail sur l'environnement :

- o Faciliter le rapprochement des domiciles des lieux de travail ;
- o Développer les tiers lieux pour encourager le télétravail – coworking- (aussi à temps partiel pour décaler dans le temps les trajets et éviter les bouchons) ;
- o Encourager le télétravail en simplifiant encore la législation (accidents du travail, horaires, ...)
- o Assouplir la réglementation du temps de travail pour faciliter la flexibilité du temps de travail, et pour permettre les horaires décalés ;
- o Étaler dans le temps les horaires d'ouverture des établissements scolaires pour fluidifier le trafic ;
- o Donner l'autorisation aux entreprises d'accepter les livraisons pour leur personnel ;
- o Développer le covoiturage (gratuit pour les demandeurs d'emplois et les tous petits revenus / démarche individuelle de solidarité) de proximité grâce à des applications qui

seraient proposées par les collectivités territoriales. Faciliter le lien social dans les communes rurales doit aussi être une priorité du Gouvernement.

○ Imposer la pose de prises électriques pour la recharge des voitures électriques dans les appels d'offre publics (cas par exemple du Zénith de Nantes : le projet d'un nouveau parking ne prévoit pas la pose de prises électriques) et dans les immeubles des entreprises.

CONCLUSION

Je remercie vivement l'ensemble des participants à cet atelier de travail sur la loi d'orientation des mobilités.

C'est avec une grande détermination que je souhaite que nos concitoyens connaissent une mobilité plus facile au quotidien dans les villes et dans les campagnes.

En France malgré la forte utilisation de la voiture individuelle, on compte 25% des Français qui ont dû refuser une offre d'emploi du fait de problème de déplacement. En outre, 80% du pays n'est pas couvert par une autorité organisatrice des transports.

La loi d'orientation des mobilités renferme beaucoup d'espoir et d'espérance pour améliorer la vie des Françaises et des Français.

Je serai attentive lors des discussions en séance publique à porter les propositions recueillies lors de cet atelier.

Avec mes cordiales salutations,

Valérie Oppelt

ANNEXE 1

PROJET DE LOCATION DE VÉHICULES ÉLECTRIQUES POUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL – présentation de M. Jean-Luc Losfeld

État des lieux

Le prix des combustibles fossiles est amené à augmenter continuellement dans les prochaines années.

Beaucoup de citoyens qui vivent dans les villes de périphérie utilisent quotidiennement leur véhicule à combustion pour se rendre à leur travail. Ils ne disposent pas d'alternative à la voiture individuelle car :

- il n'existe pas de transport en commun adéquat ou ils sont trop lents ou trop coûteux ;
- il n'ont pas la possibilité de financer un véhicule électrique (malgré les aides) ;
- il n'existe pas de covoiturage, ou celui-ci est trop contraignant.

Une solution : la location longue durée d'un véhicule électrique (VE) dédié

Le principe s'inspire du développement des chaudières électriques dans les années 1980 auprès des industriels.

Le particulier signe un contrat de location avec un loueur qui met à sa disposition sur un lieu commun proche de son domicile un VE dédié avec son dispositif de recharge et d'entretien.

Chaque matin le particulier se rend avec son véhicule à combustion sur le parking à VE : il se rend à son travail avec son VE dédié, le ramène le soir et le met en charge pour la nuit et rentre chez lui avec sa voiture personnelle.

Le parking serait équipé de bornes de recharge qui seraient ajoutées en fonction du nombre de VE loués.

Le loueur peut être : une collectivité, une enseigne de distribution, un concessionnaire automobile, une association, etc.

Le montant du loyer mensuel du VE devra être inférieur ou égal à celui des charges de carburant avec le véhicule à combustion (les personnes qui font le plus de kilomètres aller-retour au quotidien seront donc les plus intéressées).

Validation du modèle : nécessité d'expérimentations

Les expérimentations doivent permettre de vérifier la faisabilité technique et économique de ce principe, en particulier :

- l'équilibre financier pour le particulier et le loueur ;
- la détermination de la plage de distance quotidienne parcourue optimale ;
- le contenu du contrat : location simple, location-vente, durée, assurances, paiement de l'électricité ;
- la nature du loueur ;
- la validation des aspects techniques (tout existe déjà) : bornes de recharge, entretien des VE, choix des véhicules (taille) ...

- la nécessité éventuelle de faire évoluer la loi ou les règlements : modalités de versement des primes à l'investissement, prise en charge partielle par l'employeur des frais de transport comme pour les transports collectifs, révision des taxes diverses (location, électricité) ...

Avantages de ce modèle

Pour l'utilisateur :

- plafonnement dans la durée de ses dépenses quotidiennes de transport ;
- accès immédiat à un VE "personnel" sans devoir investir ;
- réduction des frais d'entretien (vidanges, pneus) pour son véhicule à combustible qui est conservé pour les WE et les périodes de vacances.

Pour les collectivités de départ :

- redonner de l'attractivité au territoire ;
- développement d'une nouvelle activité en milieu rural ;
- aménagements de parkings de recharge.

Pour les collectivités de destination :

- réduction de la pollution urbaine ;
- réduction possible de la taille des VE facilitant le parking.

Pour la collectivité régionale

- répondre rapidement aux attentes des citoyens vivant en périphérie des grandes villes ;
- arbitrer dans ses budgets entre le transport individuel propre et les transports collectifs (investissements lourds et longs à mettre en œuvre, subventions de fonctionnement).

Pour une enseigne de distribution

- élargir son offre de location de véhicules ;
- fidéliser sa clientèle (comme elle le fait déjà avec ses pompes à essence).

Pour le fabricant de VE :

- un développement rapide des ventes et des emplois correspondants.

Pour le loueur :

- développement d'un nouveau business (VE neufs et occasion) ;
- risque financier amorti sur le nombre de véhicules loués ;
- développement d'emplois d'entretien des VE (optimisation du contrat de location).

Pour Enedis :

- une meilleure gestion centralisée des parkings de charge versus des installations individuelles "éparpillées".

Pour l'État

- évaluation des besoins d'évolution des règles d'attribution des aides à l'investissement, des taxes, etc.
- mieux répondre aux problèmes concrets de mobilité.



Valérie OPPELT

Députée de Nantes

Permanence parlementaire
21 rue de Cornulier- 44000 Nantes
valerie.oppelt@assemblee-nationale.fr
02 40 89 36 01

Assemblée nationale
126 rue de l'Université - 75355 Paris 07 SP
valerie.oppelt@assemblee-nationale.fr
01 40 63 48 03